

Rapporto annuale 2024

Rapporto annuale del Presidente

Le sfide associate ai cambiamenti normativi degli ultimi anni hanno plasmato il lavoro quotidiano di molti istruttori di guida, e quindi anche l'impegno di L-drive Svizzera. Inoltre, nel 2024, la formazione alla guida subirà probabilmente cambiamenti fondamentali a causa dell'automazione e della digitalizzazione.

Nel 2024 molti istruttori di guida hanno continuato ad affrontare sfide importanti: La difficile situazione del mercato, dovuta in gran parte agli adeguamenti normativi degli ultimi anni (parola chiave: Opera-3), ha messo sotto pressione (a volte esistenziale) anche molti istruttori di guida attivi nel 2024.

Inoltre, la formazione dei conducenti in generale sta subendo un cambiamento fondamentale alla luce dei progressi dell'automazione e della digitalizzazione. Nel 2024 è emerso chiaramente che temi come la "guida autonoma" e i "sistemi di assistenza alla guida" caratterizzeranno sempre più il lavoro quotidiano degli istruttori di guida.

Tuttavia, il fatto che la sicurezza stradale in Svizzera sia tendenzialmente diminuita negli ultimi anni dovrebbe farci riflettere in questo contesto. Lo ha rilevato anche l'[Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni \(BFU\) nel suo "Barometro della sicurezza 2024"](#):

"Gli ultimi cinque anni hanno mostrato un'evoluzione sfavorevole della sicurezza stradale, che si è accentuata nell'ultimo anno. La tendenza va nella direzione sbagliata. Per ridurre il numero di incidenti stradali gravi, la Svizzera deve attuare in modo più coerente misure efficaci ed economiche."

Valutazione Opera-3: proposte presentate per l'ottimizzazione della formazione dei conducenti

L-drive Svizzera ha partecipato attivamente a questo processo nel 2024.

L-drive Svizzera aveva già organizzato dei workshop in tutta la Svizzera nel 2023 per coinvolgere gli istruttori di guida di tutto il Paese nelle discussioni sui necessari adeguamenti della formazione dei conducenti. L-drive Svizzera ritiene che i problemi causati dalla revisione dell'Ordinanza sulla licenza di condurre VZV (Opera-3) dal 2018 debbano essere affrontati rapidamente e senza tabù. In particolare, la fase di apprendimento di un anno e la guida a 17 anni non si sono rivelate un successo in questa forma, secondo l'opinione di molti istruttori di guida. Per quanto riguarda le categorie di motocicli, la formazione pratica di base (PGS) necessita di una riforma completa. Le statistiche sugli incidenti parlano chiaro!

I risultati dei workshop sono stati incorporati in due relazioni con le misure proposte nella primavera del 2024. Questi sono stati inviati alle associazioni regionali per la consultazione.

I due rapporti sono stati presentati all'Ufficio federale delle strade USTRA nel marzo 2024.

Sulla base dell'esperienza acquisita e del feedback degli istruttori di guida di tutta la Svizzera, L-drive Svizzera ha proposto all'Ufficio federale delle strade USTRA le seguenti misure per ottimizzare le norme di abilitazione al traffico per le cat. B/BE e A:

Ottimizzazione dei regolamenti per la Cat. B/BE:

1. **Guida a 17 anni - a determinate condizioni:** La patente di guida (LFA) continuerà a essere disponibile a partire dall'età di 17 anni. Tuttavia, ora dovrebbe essere sempre possibile sostenere l'esame all'età di 18 anni. Ciò significa che la fase di apprendimento di un anno rimarrà volontaria, ma i giovani conducenti avranno maggiore flessibilità.
2. **Accompagnatori:** Gli allievi conducenti devono poter scegliere fino a due accompagnatori privati che abbiano almeno 26 anni, siano in possesso di una patente di guida permanente da cinque anni e non abbiano commesso infrazioni penali.
3. **Introduzione per gli accompagnatori:** Prima del primo viaggio, gli accompagnatori laici devono completare un'introduzione con un istruttore di guida, con il quale rimangono in contatto durante la fase di apprendimento.
4. **Strutturare la fase di apprendimento:** l'esame teorico di base e il corso di sicurezza stradale devono essere rivisti. L'esame di teoria non deve essere stato sostenuto più di sei mesi prima del conseguimento dell'AFC.
5. **Livello di test più elevato:** un test più impegnativo dovrebbe aumentare la sicurezza stradale. Se ciò è garantito, si potrebbe rinunciare a ulteriori misure per gli accompagnatori.
6. **Definizioni più chiare:** Termini poco chiari come "preparazione all'esame" devono essere definiti con maggiore precisione, soprattutto per quanto riguarda l'uso di autostrade e strade durante i viaggi di studio.

Ottimizzazione dei regolamenti per la Cat. A/A1:

1. **Corso PGS per i quindicenni (Cat. A1 nell'UE: AM):** un corso PGS obbligatorio di 8 ore dovrebbe essere applicato anche alle e-bike/moto veloci. Questo non può essere accreditato per le categorie superiori, a meno che non sia combinato con un corso di motociclismo della categoria superiore e una ripetizione di due ore.
2. **Limite di potenza per i ragazzi di 16 e 17 anni:** la potenza massima della Cat. A1 deve essere limitata a 8,5 kW (compresi i veicoli elettrici). A partire dai 18 anni, dovrebbe essere consentita una potenza di 11 kW.
3. **Formazione pratica di base (PGS):** il PGS di 12 ore deve essere completato una volta al primo conseguimento di A1 o A (max. 35 kW, età minima 18 anni).
4. **Formazione sulle competenze per la promozione:** per il passaggio da A1 16 ad A35 (UE: A2) e da A35 ad A, sono necessarie 6 ore di formazione con un istruttore di guida per motocicli di categoria 4. Gli istruttori di guida devono confermare questa formazione.

Considerazione delle direttive UE: La prevista quarta direttiva UE sulle patenti di guida potrebbe prevedere l'innalzamento dell'età minima per la patente di guida di cat. A1 a 18 anni. Si pone inoltre la questione se l'accesso diretto alla Cat. A debba continuare a essere possibile in Svizzera.

Tutte le misure per le Cat. B/BE e A mirano ad aumentare la sicurezza stradale e a rendere più pratiche le norme.

Valutazione Opera-3: Cosa sta valutando esattamente l'USTRA?

Da parte sua, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) ha avviato la revisione, prevista dalla legge, di alcune misure dell'Opera 3 (guida a 15 anni, patente di un anno) nel 2024. Sta verificando se le misure adottate nel 2018 contribuiscono effettivamente ad aumentare la sicurezza stradale. I risultati di questa valutazione dovrebbero essere disponibili entro la fine del 2025.

Nell'ambito della valutazione che inizierà nel 2024 saranno analizzati diversi aspetti del nuovo regolamento, tra cui

1. Se la fase di apprendimento di un anno porti a una maggiore esperienza di guida, a un comportamento di guida più sicuro e a un minor rischio di incidenti dopo l'esame di guida.
2. In che misura le nuove norme influenzano il rischio di incidenti durante la fase di apprendimento.
3. Se la misura porterà a uno spostamento dell'età di inizio della formazione dei conducenti e a un aumento del traffico.
4. Se il successo dell'esame degli allievi conducenti di 17 anni differisce da quello di altre fasce d'età.

Per raccogliere i dati, vengono condotti sondaggi online, vengono analizzate le statistiche di successo degli uffici cantonali del traffico stradale e vengono valutati i dati sugli incidenti stradali.

Poiché analisi statistiche affidabili richiedono un certo tempo, sono necessari almeno tre "anni di incidenti" completi (2022, 2023, 2024). I dati completi dovrebbero essere disponibili entro marzo 2025, per poter finalizzare il rapporto di valutazione alla fine del 2025.

Una volta pubblicati i risultati, l'USTRA li analizzerà insieme a L-drive Svizzera e discuterà eventuali adeguamenti del regolamento.

La fase di apprendimento di un anno suscita critiche anche in politica

Sullo sfondo della valutazione in corso delle misure dell'Opera 3, anche i politici si sono attivati nel 2024, tra l'altro nell'ambito del gruppo parlamentare "Formazione dei conducenti/istruttori di guida" promosso da L-drive Svizzera:

La fase di apprendimento di un anno si applica non solo ai diciassettenni, ma anche ai diciottenni e ai ventenni, il che è sempre più percepito come ingiusto. Il consigliere nazionale del PLR Andri Silberschmidt-Buhofer ha quindi presentato una mozione per abolire questo obbligo per i neopatentati maggiorenni. Ha il sostegno del consigliere nazionale dell'UDC Mike Egger e di altri membri dell'Assemblea federale provenienti dal centro e dall'UDC

Parallelamente alle iniziative politiche, è stata lanciata la petizione [lernfahrfrist-nein.ch](https://www.lernfahrfrist-nein.ch) per dare ulteriore peso alla richiesta. L'obiettivo è quello di modificare l'ordinanza sulla licenza di

circolazione in modo da abolire il periodo di apprendimento di un anno per i giovani tra i 18 e i 20 anni. L-drive Svizzera ha sostenuto attivamente e ampiamente la petizione 2024.

Il dibattito pubblico del 2024 dimostra che l'attuale regolamento fa discutere, ma resta da vedere se verrà effettivamente modificato

Regolamento d'esame per gli istruttori di guida: Ricorso al Tribunale amministrativo federale

Tuttavia, L-drive Svizzera 2024 non si è limitata a difendere le preoccupazioni degli istruttori di guida nell'arena politica. L'associazione 2024 è stata attiva anche dal punto di vista legale:

Il ricorso presentato da un istituto di formazione per istruttori di guida contro il nuovo regolamento d'esame per istruttori di guida è stato deferito al Tribunale amministrativo federale nel gennaio 2024. La Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione (SEFRI) aveva precedentemente respinto il ricorso.

Il Tribunale amministrativo federale non ha ancora emesso una sentenza entro la fine del 2024. A causa del procedimento in corso, il nuovo regolamento d'esame non può ancora entrare in vigore.

Ritardi nel regolamento d'esame: conseguenze per il regolamento sugli istruttori di guida (FV)

Poiché il nuovo regolamento d'esame è direttamente collegato alla revisione dell'ordinanza sugli istruttori di guida (FV), ci saranno ulteriori ritardi nella modifica dell'ordinanza sugli istruttori di guida (FV). Le modifiche previste, tra cui la formazione separata per le varie specializzazioni di istruttore di guida A, B e C/D e le modifiche alla formazione continua obbligatoria, non potranno essere attuate per il momento.

L'entrata in vigore del regolamento sugli esami è prevista non prima del 2025. Dopodiché, l'Ufficio federale delle strade (USTRA) avrà bisogno di circa un altro anno per finalizzare l'ordinanza sugli istruttori di guida e farla approvare dal Consiglio federale.

Anche la futura regolamentazione della formazione degli istruttori di guida rimane poco chiara. In particolare, deve essere chiarito come verranno trattati gli istruttori di guida che stanno già svolgendo un periodo di formazione continua di cinque anni. Il chiarimento di questo punto potrebbe avere un ulteriore impatto sul calendario.

Il settore degli istruttori di guida deve quindi continuare a pazientare fino a quando non saranno prese le decisioni definitive sui nuovi regolamenti d'esame e sui regolamenti per gli istruttori di guida.

Impegno politico di L-drive Svizzera - Consultazioni

2024, L-drive Svizzera ha partecipato a diverse procedure di consultazione:

a) Revisione dell'istruzione di traffico VKU

Nella sua dichiarazione sulla revisione parziale dell'ordinanza sulla licenza di circolazione (VZV) e sull'introduzione della nuova ordinanza dell'USTRA sull'istruzione in materia di sicurezza stradale (VKU), L-drive Svizzera ha espresso una visione fondamentalmente positiva dei cambiamenti previsti nel settembre 2024, ma allo stesso tempo ha chiesto dei miglioramenti.

Accogliendo con favore la modernizzazione: L-drive Svizzera ha accolto con favore la modernizzazione della VKU e l'integrazione dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione nelle lezioni. Alla luce della crescente automazione del traffico stradale, questi argomenti sono di importanza centrale e non dovrebbero essere insegnati solo ai nuovi conducenti, ma anche a tutti i conducenti nel senso di una formazione permanente. L-drive Svizzera ha quindi chiesto che l'uso dei sistemi di assistenza alla guida e di automazione non venga appreso solo dai nuovi conducenti, ma che diventi parte integrante della formazione obbligatoria e continua di tutti gli utenti del traffico.

Mantenimento dell'insegnamento frontale: un'altra importante preoccupazione di L-drive Svizzera per la VKU era il mantenimento dell'insegnamento frontale nella VKU. A loro avviso, lo scambio diretto tra i partecipanti ai corsi e l'interattività in loco sono fondamentali per la comprensione e l'interiorizzazione dei contenuti insegnati.

Anche la prevista introduzione di un syllabus è accolta con favore, ma L-drive Svizzera ha chiesto, nella sua dichiarazione, l'aggiunta di specifiche temporali per ogni blocco di materie. Questo è l'unico modo per garantire che gli argomenti siano trattati in modo standardizzato e completo.

Richieste di adeguamenti dettagliati: L-drive Svizzera ritiene che la bozza di ordinanza non sia ancora del tutto sviluppata e ha quindi avanzato una serie di richieste di miglioramento:

1. **Garanzia di qualità dei materiali didattici:** secondo L-drive Svizzera, solo i materiali didattici testati e certificati possono essere utilizzati per condurre i corsi VKU. L-drive Svizzera ha proposto che i materiali didattici non debbano necessariamente essere stampati, ma che siano ammessi anche materiali digitali come presentazioni o documentazione. La certificazione del materiale didattico potrebbe essere garantita dall'associazione.
2. **Aumento del numero totale di lezioni del VKU:** la prevista integrazione di argomenti relativi ai sistemi di assistenza alla guida nel VKU potrebbe comportare una mancanza di tempo per altri argomenti. Nell'ambito del processo di consultazione, L-drive Svizzera ha pertanto richiesto un aumento del numero totale di ore del VKU ad almeno 16 lezioni.

b) Ordinanza sulla guida automatizzata (AFV)

Nell'ottobre 2023, il Consiglio federale ha aperto una consultazione sull'ordinanza sulla guida automatizzata (AFV). L'obiettivo era quello di creare la base legale per l'utilizzo di veicoli automatizzati in Svizzera.

L-drive Svizzera, in qualità di organizzazione mantello degli istruttori di guida, ha preso una posizione globale sul progetto di legge 2024 e ha accolto con favore l'impegno del Consiglio federale a stabilire un quadro giuridico in una fase iniziale.

Allo stesso tempo, però, L-drive Svizzera ha evidenziato un margine di miglioramento, in particolare nell'area della formazione dei conducenti.

La consultazione ha affrontato gli aspetti chiave dell'automazione nel traffico stradale, che comportano sia opportunità che rischi per la sicurezza stradale. In questo contesto, per L-drive Svizzera è chiaro che la crescente automazione dei veicoli comporterà maggiori esigenze per i conducenti, in particolare per quanto riguarda il funzionamento e il monitoraggio dei sistemi automatizzati. In questo contesto, L-drive Svizzera ha sottolineato ancora una volta la necessità di una formazione continua per i conducenti di veicoli, simile a quella dei piloti.

Un punto chiave della dichiarazione di L-drive Svizzera è la necessità di una formazione obbligatoria e specializzata dei conducenti per l'uso di veicoli automatizzati. La formazione non dovrebbe riguardare solo le competenze tecniche, ma anche i requisiti psicologici associati all'uso di tali veicoli, come il monitoraggio dei sistemi e la disponibilità a prendere il controllo in caso di emergenza.

Il Consiglio federale ha adottato l'ordinanza sulla guida automatizzata nel dicembre 2024. Entrerà in vigore il 1° marzo 2025.

c) Revisione parziale dell'ordinanza sul segnalamento

Nel 2020, il Consiglio federale ha deciso di non voler più dichiarare giuridicamente vincolanti gli standard tecnici specifici di organizzazioni di diritto privato nel settore del segnalamento. I contenuti più importanti di questi standard saranno quindi trasferiti nel diritto federale.

Nel 2024, L-drive Svizzera ha assunto una posizione favorevole di maggioranza sulla proposta del Consiglio federale di revisione parziale dell'ordinanza sul segnalamento per integrare i contenuti più importanti di alcune norme tecniche nella legge federale sul segnalamento; sulla nuova ordinanza del DATEC sulla segnaletica agli incroci e ai raccordi sulle autostrade e sulle strade nazionali; sulla nuova ordinanza del DATEC sui contrassegni speciali e sulla modifica dell'ordinanza sulle multe amministrative.

Gruppo parlamentare "Formazione degli autisti/istruttori di guida"

Il gruppo parlamentare "Formazione dei conducenti/istruttori di guida", guidato amministrativamente da L-drive Svizzera e copresieduto dai membri del Consiglio nazionale Benjamin Roduit (Die Mitte/VS), Gabriela Suter (SP/AG), Pierre-André Page (SVP/FR) e Céline Weber (Grünliberale/VD), si è concentrato sui temi attuali della valutazione dell'Opera-3 (guida a 17 anni, fase di apprendimento di un anno e formazione pratica di base PGS) e della revisione dell'istruzione sulla sicurezza stradale VKU. Si è riunito il 14 marzo e il 26 settembre 2024 a margine delle sessioni di Berna.

Forum sulla mobilità L-drive con il Consigliere federale Albert Rösti

Il 14 novembre 2024, il Forum sulla mobilità L-drive sul Gurten a Berna ha fatto luce sul cambiamento dell'atteggiamento dei giovani nei confronti dell'automobile e sulla sua influenza sulla formazione dei conducenti. L'evento ha sollevato la questione se i giovani di oggi siano ancora interessati alle automobili

L'evento - così come la campagna di comunicazione "L-Profis", che proseguirà nel 2024 - è stato finanziato dal Fondo per la formazione professionale degli istruttori di guida BBF.

La conclusione: i giovani sono ancora molto interessati all'automobile. Tuttavia, la formazione dei conducenti deve affrontare la sfida di integrare in modo efficiente metodi moderni come l'apprendimento misto. Gli approcci di apprendimento digitale, come il quiz VKU della BFU, potrebbero aumentare la sicurezza stradale. È inoltre necessaria una preparazione completa per la guida automatizzata. L'apprendimento misto è considerato un approccio promettente per preparare i giovani conducenti alle nuove tecnologie in modo mirato.

Grazie alla collaborazione con il Consiglio svizzero per la sicurezza stradale (VSR), anche il Consigliere federale Albert Rösti ha partecipato all'evento specialistico del 2024. Nel corso di una conversazione, il Ministro dei Trasporti ha assicurato al pubblico di essere aperto alle preoccupazioni degli istruttori di guida e ha invitato L-drive Svizzera a un dibattito.

Assemblea dei delegati di L-drive Svizzera

All'assemblea dei delegati di L-drive Svizzera del 23 aprile 2024 a Berna, i delegati hanno confermato tutte le attività statutarie. Il rapporto annuale 2023 e i conti annuali 2023 sono stati approvati all'unanimità, nonostante i conti si siano chiusi con un deficit di 31.000 franchi. Anche il bilancio 2024 è stato approvato senza discussione e le quote associative per il 2024 sono rimaste invariate.

L'assemblea dei delegati ha inoltre eletto all'unanimità Anne Bader come membro della Commissione per la garanzia della qualità (QAC) per un ulteriore mandato.

Inoltre, Romina Riesen, che ha lasciato l'ufficio di L-drive Svizzera 2024, e Hans-Jürg Leuenberger, che è stato coinvolto in molti ruoli per l'associazione e gli istruttori di guida, sono stati salutati.

Assunzione e separazione dall'amministratore delegato Philippe Kurth

Alla fine di febbraio 2024, il Consiglio di Amministrazione di L-drive Svizzera ha eletto Philippe Kurth nuovo Direttore Generale. Philippe Kurth, in possesso di una qualifica commerciale e delle patenti di istruttore di guida Cat. B e A, ha assunto l'incarico il 15 marzo 2024 con un carico di lavoro part-time del 50%. Sebbene tale percentuale sia stata successivamente aumentata al 60%, il rapporto di lavoro è stato interrotto di comune accordo alla fine di novembre con effetto dal 31 dicembre 2024.

Questo passo si è reso necessario a causa delle sfide organizzative e finanziarie e della necessità di creare una base più stabile per l'ulteriore sviluppo dell'associazione. Gli sviluppi in questo contesto hanno dimostrato che, dopo la fusione con la Fédération Romande des Écoles de Conduite, L-drive Svizzera non è ancora sufficientemente stabile dal punto di vista organizzativo per compiere un ulteriore passo in questa forma.

L'amministratore delegato di QSK Christian Stäger assumerà ulteriori incarichi fino a nuovo avviso. Sarà affiancato da Madeleine Gross e Jean-Claude Frei nell'area QSK.

Un sentito ringraziamento

Vorrei cogliere l'occasione per ringraziare tutti coloro che nell'ultimo anno hanno lavorato per la formazione professionale dei conducenti, la sicurezza stradale e gli istruttori di guida negli organi di L-drive Svizzera (commissioni/gruppi specialistici), nei gruppi di progetto e/o di lavoro e nelle associazioni/sezioni regionali.

Un ringraziamento speciale va anche ai membri dell'intero Consiglio di Amministrazione di L-drive Svizzera.

Vorremmo inoltre cogliere l'occasione per ringraziare le autorità (Ufficio federale delle strade USTRA, Segreteria di Stato per la formazione, la ricerca e l'innovazione SEFRI) e tutte le organizzazioni partner e i loro rappresentanti a livello nazionale (come l'Associazione degli Uffici cantonali della circolazione stradale asa) e nei Cantoni (Uffici cantonali della circolazione stradale, esperti del traffico, polizia stradale). Anche per noi di 2024 sono stati contatti affidabili.

Un ringraziamento speciale va poi, naturalmente, al personale degli uffici di L-drive Svizzera a Berna e Puidoux.

Infine, i nostri ringraziamenti vanno a tutti gli istruttori di guida e ai membri che lavorano giorno dopo giorno per una maggiore sicurezza e una formazione professionale dei conducenti.

L-drive Svizzera | Suisse | Svizzera

Dott. Michael Gehrken
Presidente